

## ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS TRANS PADANG

**Rusy Dina, Akhirmen, Novya Zulva Riani**

Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang

Jl. Prof. Dr. Hamka Kampus UNP Air Tawar Padang

rusydina.unp@gmail.com

**Abstract:** *This research aims to analyze the effect of: respondents income, services quality, private vehicle ownership, and tariffs of Trans Padang to preference of societies to Bus Trans Padang. This type of research is descriptive and associative. Data in this research are primary data, taken at August 2015. The data collection technique is by distributing questionnaires and direct observation. Population in this research is all users of transport services Trans Padang, by taking a sample of 100 respondents. Inductive analysis in this research include: multiple linear regression analysis; Multicollinearity test; Heteroskedastisitas test; The coefficient of determination; t test; and F test. The results showed that respondents income and ownership of two-wheeled vehicle does not significantly influence people's preferences of Bus Trans Padang. As for the quality of service and tariff Trans Padang significant effect on people's preferences of Bus Trans Padang. In collectively respondents income, services quality, the ownership of two-wheeled vehicle, and tariff Trans Padang have significant influence to preferences of societies to Bus Trans Padang.*

**Keywords:** *Preference, income, quality of service, the two-wheeled personal vehicle ownership, tariff Trans Padang.*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh: penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dan Tarif Trans Padang terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang. Data dalam penelitian ini adalah data primer yang diambil pada Agustus 2015. Teknik pengumpulan data adalah dengan menyebarkan kuesioner dan observasi langsung. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna jasa transportasi Trans Padang, dengan mengambil sampel 100 responden. Penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda dengan metode Ordinary Least Square. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial penerimaan responden dan kepemilikan kendaraan pribadi roda dua tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang sedangkan kualitas layanan dan tarif Trans Padang berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Bus Trans Padang.

**Kata Kunci:** *Preferensi, pendapatan, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, tarif Trans Padang.*

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting, yaitu menentukan keberhasilan pembangunan. Perekonomian diartikan sebagai kondisi yang meliputi berbagai kegiatan yang dikelompokkan dalam kegiatan produksi, transaksi, distribusi dan konsumsi. Kota Padang memiliki kegiatan transportasi

yang cukup padat dan besar. Setiap tahunnya jumlah pendapatan perkapita masyarakat kota Padang yang diikuti dengan meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor selama beberapa tahun terakhir. Perkembangan pertumbuhan kendaraan bermotor dan pendapatan perkapita masyarakat tahun 2009 – 2012 dapat dilihat pada Tabel 1.1 di bawah ini.

**Tabel 1. Perkembangan Kendaraan Bermotor dan Pendapatan Masyarakat di Kota Padang**

No	Tahun	Jumlah Kendaraan Roda Dua	Pendapatan Perkapita (Juta Rp)
1	2008	285.450	22.119.013,88
2	2009	241.683	23.519.083,98
3	2010	326.341	25.986.570,68
4	2011	786.735	28.567.350,35
5	2012	305.590	31.368.421,77

Sumber : BPS Sumbar, Padang dalam angka 2014

Tabel 1 menunjukkan bahwa tahun 2011 terjadi lonjakan atau peningkatan jumlah kendaraan bermotor yaitu terdapat sekitar 786 ribu unit sepeda motor. Hal ini menunjukkan semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi. Kendaraan bermotor roda dua menjadi salah satu alternatif angkutan yang digunakan sehari-hari oleh masyarakat. Tingginya penggunaan kendaraan roda dua di kalangan masyarakat akan menimbulkan masalah transportasi seperti kemacetan. Hal ini menarik perhatian pemerintah untuk menciptakan angkutan umum yang mempunyai daya tampung penumpang dengan kapasitas besar.

*Bus Rapid Transit* (BRT) salah satu solusi yang sedang populer digunakan di kota-kota besar Indonesia untuk mengatasi masalah kemacetan. *Bus Rapid Transit* adalah salah satu jenis alat transportasi publik yang memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi sejenis lainnya. *Bus Rapid Transit* memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. BRT menawarkan kenyamanan, keamanan, keselamatan, efisiensi waktu dan biaya. Tarif yang terjangkau bagi semua kalangan masyarakat karena menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh maupun dekat.

Jika dilihat dari Tabel 1 pendapatan perkapita yang setiap tahunnya mengalami peningkatan, maka diharapkan preferensi masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Padang juga meningkat. Dan jika pengguna kendaraan pribadi roda dua atau sepeda motor semakin meningkat, maka preferensi masyarakat terhadap Bus Trans Padang akan menurun, begitupun sebaliknya.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan kota Padang jumlah penumpang yang menaiki Bus Trans Padang selama tahun 2015 pada Januari- Juli antara lain; pada bulan Januari jumlah penumpang sebanyak 188.712 orang, Februari sebanyak 162.161 orang, Maret sebanyak 174.251 orang, April sebanyak 199.880 orang, Mei sebanyak 212.315 orang, Juni sebanyak 179.294 orang, Juli sebanyak 156.460 orang. Dilihat dari data tersebut bahwa setiap bulannya penumpang yang menaiki Bus Trans Padang cenderung meningkat, artinya masyarakat cenderung untuk memilih menggunakan Bus Trans Padang untuk bepergian. Untuk itu

pemerintah kota Padang merencanakan akan menambah 10 armada bus pada tahun 2016 (sumber: sumbarsatu.com, 2016).

Kota Padang baru memiliki Bus Trans Padang sebanyak 15 bus sampai saat ini. Bus Trans Padang memuat kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, dimana 20 orang duduk dan 20 lagi untuk orang berdiri dengan pegangan tangan, serta dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk prioritas untuk penumpang lanjut usia, ibu hamil, dan penumpang membawa anak serta berkebutuhan khusus. Adapun rute yang dilalui Bus Trans Padang yaitu koridor satu yang dimulai dari Jalan Bagindo Azizchan, selanjutnya Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Rasuna Said, Jalan Khatib Sulaiman, Jalan Prof. Dr. Hamka dan rute terakhir Jalan Adinegoro (Bebas Ensiklopedia, 2015).

Penggunaan angkutan pribadi yang semakin meningkat oleh masyarakat akan menyebabkan kepadatan di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan masalah transportasi. Masalah transportasi yang sering timbul yaitu kemacetan, sehingga menimbulkan ketidakefisiensian dalam perekonomian. Kemacetan akan menimbulkan beberapa dampak buruk seperti ketidak lancaran arus barang, inefisiensi waktu bagi para pekerja, jumlah kecelakaan yang meningkat, pemborosan bahan bakar, polusi udara dan sebagainya (Tamin, 2000:493).

Kepadatan lalu lintas paling sering terjadi di jalan utama Kota Padang yaitu Jl. Khatib Sulaiman pada waktu pagi dengan kepadatan sebesar 2.550 kendaraan/jam, karena jalan ini berada di kawasan pusat perkantoran dan bisnis (dalam jurnal Yanismai, 2003). Kemacetan terjadi karena kapasitas jalan yang tersedia tidak bisa menampung volume kendaraan yang berada pada jalan tersebut. Adapun kepadatan lalu lintas atau daya tampung suatu ruas jalan yang normal adalah 2200 smp/jam dengan lebar jalan  $\pm 10$  meter atau jalan 2 (dua) arah (*Road in Urban Areas* dalam jurnal Ningsih, 2010). Artinya bahwa kepadatan yang terjadi di Jl.Khatib Sulaiman tersebut berada di atas rata-rata kepadatan normal, maka diperlukan transportasi publik yang bisa mengangkut jumlah penumpang dengan kapasitas besar. Hal inilah yang menyadarkan pemerintah untuk menyediakan Bus Trans Padang.

Menurut Basuki (2008), adapun kerugian yang paling dasar dari kemacetan lalu lintas adalah kerugian waktu tempuh yang mana akan mengakibatkan pemborosan bahan bakar sehingga biaya operasi kendaraan bertambah. Dengan bertambahnya biaya operasi kendaraan yang disebabkan oleh kemacetan, maka disinilah pemerintah mengambil kebijakan yang tepat untuk menetapkan tarif/ongkos transportasi umum lebih murah daripada menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini dapat menarik perhatian masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum daripada angkutan pribadi. Pada Tabel 2 memperlihatkan tarif angkutan secara umum di kota Padang.

Tabel 2 menunjukkan bahwa secara umum tarif angkutan termurah adalah angkutan umum kelas ekonomi seperti mikrolet, dan bis kota. Sedangkan angkutan umum kelas eksekutif adalah taksi, karena taksi memiliki fasilitas dan pelayanan yang lebih baik daripada angkutan kelas ekonomi. Oleh sebab itu, pemerintah kota dan penyedia jasa transportasi dituntut untuk lebih meningkatkan kualitas pelayanan jasa transportasi umum agar masyarakat lebih suka menggunakan transportasi umum daripada menggunakan kendaraan pribadi.

**Tabel 2. Tarif Angkutan Umum Kota Padang Tahun 2015**

No	Jenis Angkutan	Tarif	Jarak
1.	Mikrolet	Rp 3.000	Per-perjalanan
2.	Bis Kota	Rp 4.000	Per-perjalanan
3.	Taksi	Rp 3.000/6.000	Per-Km
4.	Bus Trans Padang	Rp 3.500	Per-perjalanan

## TINJAUAN LITERATUR

### Teori Preferensi Konsumen

Preferensi konsumen dapat diartikan sebagai perilaku konsumen yang langsung terlibat dalam mendapatkan, mengkonsumsi dan menghabiskan barang dan jasa, serta proses keputusan yang dibuat konsumen atas produk yang akan dikonsumsi (Nugroho J, 2003:3).

Preferensi konsumen berkaitan dengan perilaku konsumen dalam mengalokasikan pendapatannya untuk membeli dan menggunakan barang atau jasa. Untuk memahami perilaku konsumen adalah dengan menemukan alasan-alasan mengapa orang lebih suka satu barang daripada barang yang lain, dan menyadari bahwa konsumen mempunyai keterbatasan pendapatan yang membatasi jumlah barang yang dibeli oleh konsumen, serta mengetahui pilihan konsumen untuk membeli kombinasi barang-barang yang memaksimalkan kepuasan mereka (Pindyck, 2007:72).

Menurut Nicholson (2002:99) ada beberapa faktor yang mempengaruhi preferensi konsumen yaitu, a) kendala anggaran, b) efek substitusi, dan c) kenaikan atau penurunan harga.

Jadi dapat disimpulkan bahwa preferensi konsumen dipengaruhi oleh sebesar-besarnya pendapatan konsumen tersebut dan bagaimana pengaruh barang substitusi yang tersedia serta adanya pengaruh kenaikan ataupun penurunan harga suatu barang.

Pada dasarnya ada dua pendekatan yang digunakan dalam menjelaskan preferensi konsumen, yaitu a) pendekatan *marginal utility*, dimana pendekatan ini berdasarkan anggapan bahwa kepuasan konsumen bisa diukur dengan uang atau dengan satuan lain. Jika harga setiap barang adalah bersamaan, *utility* akan mencapai tingkat yang maksimum apabila *utility marginal* dari setiap barang adalah sama besar (Sukirno, 2005:155). Jadi, utilitas marginal dapat diartikan sebagai tambahan utilitas yang diperoleh dari konsumsi tambahan satu unit barang atau jasa. b) pendekatan *indifference*, dimana pendekatan ini berdasarkan pada anggapan bahwa kepuasan konsumen bisa diukur dengan kurva indifiren yang memperlihatkan semua kombinasi barang atau jasa yang memberikan tingkat kepuasan sama kepada seorang konsumen. Kurva indifiren menyiratkan kesediaan konsumen yang berbeda untuk mengganti barang, dalam hal ini barang tersebut merupakan substitusi sempurna, yaitu dua barang yang saling

menggantikan satu barang untuk barang lainnya. Jadi kurva indifferen menggambarkan situasi tukar menukar antara barang atau jasa tersebut.

### **Kualitas Layanan**

Kualitas Layanan (jasa) adalah tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan konsumen. Menurut Parasuraman dan kawan-kawan (1988), salah satu pendekatan kualitas pelayanan disebut SERVQUAL dan terdapat lima dimensi pokok mengenai kualitas layanan antara lain (Tjiptono,2004:70) : a) *Tangibles* (Bukti Langsung), meliputi fasilitas fisik, perlengkapan, pegawai, dan sarana komunikasi. b) *Reliability* (Keandalan), yakni kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, akurat dan memuaskan. c) *Responsiveness* (Daya Tanggap), yaitu keinginan para staf untuk membantu para pelanggan dan memberikan pelayanan dengan tanggap. d) *Assurance* (Jaminan), mencakup pengetahuan, kemampuan, kesopanan, dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki para staf, bebas dari bahaya, risiko atau keragu-raguan. e) Empati, meliputi kemudahan dalam melakukan hubungan, komunikasi yang baik, perhatian pribadi, dan memahami kebutuhan para pelanggan.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kualitas layanan dapat dinilai dari kemampuan suatu penyedia jasa dalam memahami keinginan konsumen.

### **Transportasi**

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak (Simbolon, 2003:2). Menurut Simbolon (2003:45), adapun faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi adalah tarif jasa transportasi, daya beli masyarakat, selera konsumen, besarnya populasi, dan prediksi masa yang akan datang.

Jadi dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi permintaan jasa transportasi hampir sama dengan teori permintaan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

## **METODE PENELITIAN**

### **Populasi dan Sampel**

Penelitian ini dilakukan di Halte Bus Trans Padang, dimana yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah masyarakat kota Padang yang menggunakan jasa transportasi Bus Trans Padang. Adapun pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada penumpang Bus Trans Padang pada bulan Agustus 2015 kepada 100 orang responden.

### Teknik Estimasi

Adapun untuk mengetahui besarnya pengaruh dari variabel bebas terhadap variabel terikat dalam penelitian ini digunakan model regresi linear berganda, dengan persamaannya sebagai berikut :

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e_i$$

Dimana: Y adalah preferensi masyarakat akan Trans Padang,  $X_1$  adalah Penerimaan responden,  $X_2$  adalah Kualitas layanan Trans Padang,  $X_3$  adalah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua,  $X_4$  adalah Tarif Trans Padang,  $b_0$  adalah Konstanta,  $b_{1,2,3,4}$  adalah koefisien regresi  $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_3$ , dan  $X_4$ ,  $e_i$  adalah residual.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil penelitian

Berdasarkan hasil pengolahan data pada tabel 3 diperoleh persamaan sebagai berikut :

$$\text{Log } Y = \text{Log } 0,728 + 0,040 \text{ Log } X_1 + 0,593 \text{ Log } X_2 + 0,007 \text{ Log } X_3 + 0,0043 \text{ Log } X_4.$$

Dari persamaan di atas dapat dilihat bahwa nilai variabel terikat (Y) ditentukan oleh variabel bebas ( $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_3$ , dan  $X_4$ ). Jika variabel  $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_3$ , dan  $X_4$  konstan atau 0 (nol) maka nilai variabel Y sebesar 0,728. Pendapatan responden berpengaruh positif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang, jika pendapatan masyarakat meningkat sebesar satu persen maka preferensi konsumen akan trans padang meningkat sebesar 0,040 dan sebaliknya dengan asumsi ceteris paribus. Selanjutnya kualitas layanan Trans Padang berpengaruh positif terhadap preferensi masyarakat akan trans Padang dengan koefisien regresi 0,593 artinya jika kualitas layanan meningkat sebesar satu persen maka preferensi masyarakat akan Trans Padang akan meningkat sebesar 0,593 persen dan sebaliknya dengan asumsi ceteris paribus.

**Tabel 3. Hasil estimasi regresi linear berganda**

Variabel Bebas	Koefisien Regresi	Std Error	t <sub>hit</sub>	Sig
(Constant)	0,728	0,254	2,870	0,005
Log X1	0,040	0,022	1,822	0,072
Log X2	0,593	0,125	4,758	0,000
Log X3	-0,007	0,032	-0,215	0,831
Log X4	-0,043	0,020	-2,194	0,031
R-Square	: 0,232			
Multiple R	: 0,481			

Kepemilikan kendaraan pribadi Roda Dua berpengaruh positif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang meningkat sebesar 0,007 persen dan sebaliknya dengan asumsi *ceteris paribus*, sedangkan tarif Trans Padang berpengaruh positif terhadap preferensi konsumsi akan Trans Padang dengan koefisien regresi sebesar 0,0043 artinya jika tarif Trans Padang meningkat satu persen maka preferensi konsumen akan meningkat sebesar 0,0043 persen dan sebaliknya dengan asumsi *ceteris paribus*.

## **Pembahasan**

### **Pengaruh Penerimaan responden terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang**

Penerimaan responden ( $X_1$ ) secara statistik tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan koefisien sebesar 0,040 dan signifikansi sebesar  $0,072 > \alpha 0,05$ . Hal ini tidak sesuai dengan hipotesis awal. Ini terjadi karena pendapatan yang diterima mahasiswa dan pelajar rata-rata adalah Rp 1.516.162,-. Artinya, dengan pendapatan yang diterimanya tersebut tidak akan mempengaruhi preferensi mahasiswa dan pelajar untuk menggunakan transportasi umum seperti Trans Padang.

Bus Trans Padang merupakan barang yang sangat dibutuhkan oleh mahasiswa dan pelajar untuk bepergian. Jadi, berapapun meningkatnya penerimaan mahasiswa dan pelajar, mereka tetap mengalokasikan pendapatannya untuk menggunakan Bus Trans Padang, karena Bus Trans Padang merupakan satu-satunya transportasi publik yang melewati kawasan jalan Khatib Sulaiman dan tidak ada alternatif transportasi publik yang lebih murah dan terjangkau selain Bus Trans Padang.

### **Pengaruh Kualitas Layanan terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang**

Kualitas layanan ( $X_2$ ) secara statistik berpengaruh signifikan positif terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan koefisien sebesar 4,758 dan nilai signifikansi sebesar  $0,000 < \alpha=0,05$ . Hal ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa jika kualitas layanan meningkat 1% maka preferensi masyarakat akan Trans cenderung meningkat sebesar 0,593.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat Tjiptono (2004:54) yang mengungkapkan, tingkat kepuasan konsumen akan layanan yang diberikan akan mempengaruhi selera konsumen untuk mengkonsumsi suatu barang atau jasa. Jadi hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa kualitas layanan Trans Padang berpengaruh positif signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang. Artinya, semakin baik suatu layanan yang diberikan kepada penumpang Bus Trans Padang, maka akan semakin meningkat penggunaan Bus Trans Padang di kalangan masyarakat. Sebaliknya, semakin buruk layanan yang diberikan kepada penumpang Bus Trans Padang, maka semakin mengurangi minat konsumen untuk menggunakan Bus Trans Padang.

### **Pengaruh Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang**

Kepemilikan kendaraan pribadi roda dua ( $X_3$ ) secara statistik tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan nilai koefisien sebesar 0,007 dan nilai signifikansi sebesar  $0,831 > \alpha 0,05$ . Hal ini tidak sesuai dengan hipotesis awal.

Ini terjadi karena rata-rata kepemilikan kendaraan pribadi roda dua responden adalah sebanyak 2 unit. Artinya, secara keseluruhan setiap responden sudah memiliki kendaraan pribadi, maka ketergantungan responden terhadap Trans Padang tidak terlalu besar. Artinya, bahwa konsumen akan melepas barang substitusinya apabila ada tambahan unit dari Bus Trans Padang. Bus Trans Padang yang tersedia saat ini belum cukup untuk menampung seluruh penumpang ketika jam-jam sibuk seperti pagi hari dan sore hari. Pada saat jam sibuk tersebut terjadi kelebihan muatan penumpang dan berdesak-desakan.

### **Pengaruh Tarif Trans Padang terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang**

Tarif Trans Padang ( $X_4$ ) secara statistik berpengaruh negatif signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan koefisien sebesar 0,043 dan nilai signifikansi sebesar  $0,031 < \alpha 0,05$ . Hal ini sesuai dengan hipotesis awal yang menyatakan bahwa apabila variabel Tarif Trans Padang meningkat 1% maka variabel preferensi masyarakat akan Trans Padang menurun sebesar 0,043.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat Simbolon (2003:45) yang mengemukakan bahwa konsumsi terhadap jasa transportasi dipengaruhi oleh hukum permintaan, dimana hukum permintaan menjelaskan sifat keterkaitan diantara suatu barang dengan harganya. Artinya, bahwa tarif Trans Padang sudah cukup terjangkau bagi masyarakat, sehingga masyarakat akan memilih transportasi publik yang murah dengan kualitas yang baik. Jika terjadi kenaikan tarif Trans Padang, maka konsumen akan mengurangi konsumsinya untuk Bus Trans Padang.

Penumpang yang menaiki Bus Trans Padang merupakan orang yang jarak tempuh tujuannya jauh, sehingga rata-rata tarif per-kilometer yang dibayar penumpang adalah sebesar Rp 637/km. Artinya, jika konsumen tersebut jarak tempuh tujuannya dekat, maka orang tersebut akan menggunakan kendaraan pribadi roda dua, karena biaya yang dikeluarkan untuk transportasinya lebih murah daripada menggunakan Bus Trans Padang.

### **Pengaruh Penerimaan responden, Kualitas Layanan, Kepemilikan Kendaraan Pribadi Roda Dua, dan Tarif Trans Padang terhadap Preferensi Masyarakat akan Trans Padang**

Secara bersama-sama, bahwa penerimaan responden ( $X_1$ ), kualitas layanan ( $X_2$ ), kepemilikan kendaraan pribadi roda dua ( $X_3$ ), dan tarif Trans Padang ( $X_4$ ) secara statistik berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang dengan nilai  $F$  hitung = 7,155 >  $F$  tabel = 2,467 dan nilai signifikansi sebesar  $0,000 < \alpha 0,05$ . Artinya, sumbangan yang diberikan



oleh seluruh variabel adalah 71,55% pada preferensi masyarakat akan Trans Padang yang disumbangkan oleh penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang. Sisanya sebesar 28,45% disumbangkan oleh faktor lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Dengan demikian besar kecilnya Preferensi Masyarakat akan Trans Padang ditentukan oleh variabel penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang.

## SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan bahwa penerimaan responden, kualitas layanan, kepemilikan kendaraan pribadi roda dua, dan tarif Trans Padang secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang pada taraf kepercayaan 5%. Hasil pengujian secara parsial menunjukkan bahwa penerimaan responden (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang, kualitas layanan (X2) berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang, kepemilikan kendaraan pribadi rodadua (X3) tidak berpengaruh signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang, dan tarif Trans Padang (X4) berpengaruh negatif signifikan terhadap preferensi masyarakat akan Trans Padang.

## DAFTAR RUJUKAN

- Badan Pusat Statistik Sumatera Barat. 2015. *Padang dalam Angka 2014*. Padang.
- Basuki, Imam. 2008. *Biaya Kemacetan Ruas Jalan Kota Yogyakarta*. Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya.
- Bebas Ensiklopedia. 2014. *Trans Padang*. Ditemukan tanggal 26 Oktober 2014. dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Trans\\_Padang](http://id.wikipedia.org/wiki/Trans_Padang)
- Dinas Perhubungan Kota Padang/UnitPelaksana Teknis Trans Padang. 2015. *Laporan Realisasi Jumlah Penumpang TransPadang*. Padang.
- Ningsih, Dewi Handayani Untari. 2010. *Analisa Optimasi Jaringan Jalan Berdasar Kepadatan Lalulintas di Wilayah Semarang dengan Berbantuan Sistem Informasi Geografi*. Fakultas Teknologi Informasi, Universitas Stikubank Semarang.
- Nicholson, Walter. 2002. *Mikroekonomi Intermediate dan Aplikasinya*. Edisi Kedelapan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Nugroho J.,Setiadi. 2003. *Perilaku Konsumen*. Jakarta : Kencana Prenada Media.
- Pindyck, Robert S Daniel L Rubinfeld. 2007. *Mikroekonomi*. Edisi Keenam. Jilid I. Jakarta: PT. Indeks.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: IKAPI.
- Sukirno, Sadono. 2005. *Mikro Ekonomi: Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Jakarta:PT. Raja Grafindo.

- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodalan Transportasi*. Fakultas Teknik, Institut Teknologi Bandung.
- Tjiptono, Fandy. 2004. *Manajemen Jasa*. Yogyakarta. ANDI.
- Yanismai. 2003. *Hubungan Antara Kepadatan Lalu Lintas dengan Kualitas Udara di Kota Padang*. Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang.